

STADTENTWICKLUNGSAUSSCHUSS

Auszug aus der nichtunterzeichneten Niederschrift der Sitzung vom 04.03.2019

Zu Punkt 4.1.1 Mobilitätsstrategie für Bielefeld (öffentlich)

Beratungsgrundlage:

Drucksache: 7236/2014-2020

Drucksache: 7236/2014-2020/1

Drucksache: 7957/2014-2020

Drucksache: 8263/2014-2020

SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Bürgernähe/Piraten haben am 15.01.2019 folgenden Antrag (Ds.-Nr. 7957/23014-2020) eingereicht:

1. *Der Rat beschließt auf der Grundlage des Berichtes „Mobilitätsstrategie Bielefeld“ - einschließlich des dabei zu erarbeitenden Handlungsprogramms – ein nachhaltiges Leitbild für die Entwicklung der Mobilität und des Verkehrsaufkommens in Bielefeld bis zum Jahr 2030. Wesentliche Zielsetzung des Leitbildes ist eine neue Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die Verkehrsträger Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr (Modal Split), um die positiven Effekte der einzelnen Verkehrsarten optimal zu nutzen sowie gesunde Lebens- und Wohnverhältnisse zu gewährleisten.*
2. *Die Mobilitätsstrategie 2030 legt als übergeordnetes Ziel fest, den Anteil des Umweltverbunds aus Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Personennahverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen auf 75 Prozent zu steigern, mit einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs von 50 auf 25 Prozent.*
3. *Der Rat beschließt, folgende 6 Leitziele und Handlungsstrategien, die den derzeitigen Stand der verkehrs-, umwelt- und gesellschaftspolitischen Debatte in Bielefeld widerspiegeln und den Handlungsrahmen für eine veränderte Mobilitätspolitik im kommenden Jahrzehnt darstellen, mit dem der Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehrsaufkommen bis 2030 auf 75 Prozent gesteigert werden soll:*
 - *Stadt- und Straßenräume lebenswert gestalten*
 - *Umweltverbund in einem vernetzten Verkehrssystem stärken*
 - *Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer sicherstellen*
 - *Erreichbarkeit für Bürger und Wirtschaft in Stadt und Region gewährleisten*
 - *Verkehrssicherheit erhöhen / „Vision Zero“*

- *Negative Wirkungen des Verkehrs auf Gesundheit und Umwelt deutlich reduzieren*
4. *Wie die vom Rat in dem BYPAD-Verfahren beschlossenen Qualitätsziele für die Radverkehrsförderung sollen die 6 Leitziele und Handlungsstrategien aus der Mobilitätsstrategie bereits bei allen aktuellen und zukünftigen Planungen verbindlich berücksichtigt werden.*
 5. *Die Verwaltung wird beauftragt, zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie Maßnahmen auszuwählen, zu priorisieren und zu Maßnahmenbündeln zusammenzufassen, eine Öffentlichkeitsbeteiligung zu konzipieren und durchzuführen, ein Monitoring- und Evaluationskonzept zur Fortschrittskontrolle, sowie einem Aktionsplan mit Arbeitsschritten und eine Budgetplanung zu erstellen. Die zur Erarbeitung der vorliegenden Mobilitätsstrategie aufgebaute Arbeitsstruktur aus Projektleitungsteam und Arbeitskreis soll aufrecht erhalten bleiben.*
 6. *Über den Prozess ist regelmäßig in den zuständigen Gremien zu berichten.*

Am 04.03.2019 haben die CDU, die Bielefelder Mitte und die FDP folgenden Antrag (Ds.-Nr.: 8263/2014-2020) eingereicht:

1. *Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt und der Rat beschließt folgende Leitziele einer zukunftsorientierten Mobilitätspolitik:*
 - (1) *Oberstes Ziel der Verkehrsplanung soll es sein durch qualitative Verbesserungen im Rahmen des Umweltverbundes und des Individualverkehrs eine leistungsfähige Infrastruktur für alle Verkehrsarten in Bielefeld vorzuhalten. Dabei sind bei der Entwicklung der zukünftigen Verkehrsplanung technische Innovationen zu berücksichtigen. Restriktive Maßnahmen zur Minderung des Individualverkehrs werden abgelehnt. Die Mobilität der Bielefelderinnen und Bielefelder ist zu verbessern, indem es einfacher wird, sicher, zuverlässig und schnell in unserer Stadt voranzukommen und sie aus der Region zu erreichen. Die kulturellen, wirtschaftlichen, sozialen und bildungsrelevanten Angebote in unserer Stadt sollen besser für alle Nutzer aus Bielefeld und der Region erreichbar werden.*
 - (2) *Es soll allen Verkehrsteilnehmern überlassen bleiben, welches Verkehrsmittel oder welcher Verkehrsmittel-Mix für ihre persönliche Mobilitätsplanung am besten geeignet sind.*

- (3) *Unser Ziel ist die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Mobilitätsangebote in Bielefeld. Dieses Ziel ist jedoch nicht zu erreichen, wenn man sich nur darauf beschränkt den Individualverkehr – der über 50% liegt – alleine durch restriktive Maßnahmen zu reduzieren.*
 - (4) *Alle Verkehrsträger sind gleichberechtigt und es wird ein faires Miteinander aller Verkehrsteilnehmer ermöglicht. Die Verkehrsplanung erfolgt umweltbewusst und berücksichtigt die konkreten ökologischen Auswirkungen von Maßnahmen.*
 - (5) *Bei der zukünftigen Mobilitätsplanung sind die konkreten Auswirkungen auf die Wirtschaft in Bielefeld darzustellen und sämtliche erforderlichen Investitionen und Subventionen transparent darzustellen.*
2. *Die Verwaltung wird beauftragt, Maßnahmen auszuwählen, zu priorisieren und zu bündeln, die im Einklang mit dieser Mobilitätsstrategie stehen. Diese sind dann der Politik zur Beratung vorzulegen. Hierbei sind u.a. folgende Eckpunkte zu beachten:*
- (1) *Erhalt der Leistungsfähigkeit und Fahrbahnspuren auf den wichtigsten Haupt- und Einfallstraßen für den Pendler-, Berufs- und Wirtschaftsverkehr.*
 - (2) *Zur Sicherstellung einer hohen Leistungsfähigkeit ist auf den Bielefelder Hauptverkehrsstraßen an der derzeitigen Geschwindigkeitsregelung von mindestens 50 km/h festzuhalten.*
 - (3) *Verbesserung des fließenden Verkehrs (grüne Wellen, Umgestaltung Kreuzungen, bessere Nutzung des OWD, Einbahnstraßenregelungen).*
 - (4) *Ausreichendes und attraktives Parkplatzangebot in Nähe der Zentren mit Leitsystemen.*
 - (5) *Förderung des ÖPNV Angebots durch eine Taktverbesserung, Aufbau von Tangentialverkehren, Erweiterung durch neue Verkehrsformen (On Demand, Leihfahrradsysteme, Ridesharing) insbesondere in den Randgebieten.*
 - (6) *Erheblicher Ausbau von P+R Parkplätzen, um eine bessere Verknüpfung des Individualverkehrs mit den ÖPNV zu ermöglichen.*
 - (7) *Aktualisierung des langfristigen Plans zum Stadtbahnausbau („MoBiel 2040“).*

- (8) Intelligenter Ausbau des Fahrradnetzes durch sinnvolle Ergänzungen von Radwegen und Lückenschluss bestehender Radwege im Radwegenetzplan. Stärkung des Fahrradnetzes durch Grünanlagen als Alltagsrouten und Weiterentwicklung des Fahrradnetzes parallel zu Hauptverkehrsstraßen.*
- (9) Gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowohl in Zentrumsnähe als auch an Endstationen der Stadtbahn und am Bahnhof.*
- (10) Erarbeitung eines Strategiekonzeptes „Fußverkehr“ unter der Berücksichtigung von u.a. Barrierefreiheit und Fußwegequalität.*

Herr Franz begründet den Koalitionsantrag. Er sehe in der Mobilitätsstrategie den Versuch in einem breiten Beteiligungsverfahren mit unterschiedlichen Akteuren eine Zielperspektive für die Verkehrsentwicklung im städtischen Raum zu entwickeln. Im Wesentlichen wird es darum gehen, die Verkehrsstrukturen für die Stadt anzupassen und weiterzuentwickeln. Verkehrsbedingte Schadstoffbelastungen durch den Individualverkehr müssen reduziert werden. Die Koalition habe den Antrag als Zielkorridor für die nächsten 10 Jahre formuliert. Im Umweltverbund sollen 75 % in den nächsten 10 Jahren erreicht werden. Hierfür soll der Individualverkehr entsprechend reduziert werden. Dieses soll nicht durch Verbote geschehen. Das Ziel sei, durch entsprechend verbesserte Angebote für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV das Mobilitätsverhalten zu verändern. Verhaltensveränderungen bedeuten nicht Bevormundung, sondern die Schaffung von Alternativen. Die Gestaltung von Straßenräumen, die Lenkung von Verkehren und die Verbesserung von Radfahrangeboten und ÖPNV müssen erfolgen. Die Bezirksvertretung Senne habe beschlossen, dass die Bezirke an den bezirklichen Planungen zu beteiligen sind. Man könne sich eine entsprechende Ergänzung unter Ziff. 6 des Antrages vorstellen.

Herr Nolte sieht in dem Antrag der Paprikakoalition eine Verschärfung zu der Verwaltungsvorlage. Es sei geplant, Haupteinfallstraßen zurückzubauen. Dieses seien restriktive Maßnahmen, die zu weiteren Staus führen werden. Die Autofahrer sollen aus Verzweiflung auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Dabei werden die vielen Ein- und Auspendler übersehen, die zukünftig noch mehr im Stau stehen und keine Alternativen zur Verfügung haben. Man habe daher einen Antrag gestellt, der das Ziel 25:75 nicht ausdrücklich festschreibe, sondern durch den Qualitätsverbesserungen erzielt werden sollen. Die Haupteinfallstraßen sollen so erhalten bleiben, wie sie heute sind. Der ÖPNV soll so gefördert werden, dass Pendler die Möglichkeit bekommen, umsteigen zu können. Alle Verkehrsteilnehmer sind gleichermaßen berechtigt am Straßenverkehr teilzunehmen. Wichtig sei, dass die Bezirke eingebunden werden. Außerdem sind die zukünftigen Technologien zu beobachten. Man dürfe die Straßen nicht, wie im Koalitionsantrag vorgesehen, so ausbauen, dass PKW-Verkehre kaum noch möglich sind. Radwege sollten auch durch Grünanlagen geführt werden.

Frau Wahl-Schwentker freut sich, gemeinsam mit der CDU und Bielefelder Mitte einen gut durchdachten Antrag zur Mobilität in Bielefeld vorgelegt zu haben. Das, was bisher präsentiert wurde, sei einer Mobilitätsstrategie nicht würdig, weil es Mobilität verhindere. Die Quote 75:25 soll dadurch erreicht werden, dass es den Menschen möglichst schwer gemacht wird, sich individuell fortzubewegen. Aus der Vorlage zu dem nächsten TOP „Green City Masterplan Bielefeld“ ergebe sich, dass man keine Ladesäulen in Bielefeld errichten möchte, weil man den Individualverkehr nicht fördern möchte. Die Menschen sollen nicht mehr mit dem Auto, egal wie es angetrieben wird, in die Stadt kommen. Das Konzept basiere auf Zahlen aus Haushaltsbefragungen, die nicht den Tatsachen entsprechen. Die täglich 80.000 Einpendler und 46.000 Auspendler finden keine Berücksichtigung. Wenn jetzt Straßen konsequent zurückgebaut werden, Hauptverkehrsstraßen in 30er-Zonen verwandelt und den Verkehr in die Nebenstraßen verdrängt, dann wird weder den Autofahrern, noch den Händlern in der Stadt, noch den Anwohnern in den Nebenstraßen ein Gefallen getan. Dieses sei unfair den Bielefelder Bürgern gegenüber. Man habe daher den Antrag gestellt, um Mobilität einfacher, leichter, günstiger und sauberer zu machen. Es wird Innovationen geben, aber andere Antriebe brauchen auch ein Straßennetz. Es sei wichtig die Radfahrer und Autofahrer zu trennen. Man könne z.B. die Autofahrer über die Stapenhorststraße und die Radfahrer über die Werther Straße fahren lassen. Der ÖPNV müsse so attraktiv gemacht werden, dass die Menschen ihn auch nutzen wollen.

Herr Julkowski-Keppler stellt fest, dass Mobilität für eine Stadt sehr wichtig ist, damit eine Stadt funktionieren kann. Drei Punkte seien die Grundlage für den Antrag gewesen:

1. Schadstoffbelastung
2. Klimaschutz
3. Attraktivität der Stadt

Er erläutert zur Schadstoffbelastung, dass diese nach den Messwerten immer zu den Tageszeiten am höchsten ist, wo sich viele Menschen am Jahnplatz aufhalten. Man habe sich in den Klimaschutzzielen der Stadt Bielefeld verpflichtet, dass weniger CO₂ ausgestoßen wird. In der Energieversorgung wurde in diesem Land hinsichtlich der CO₂-Reduzierung bereits viel erreicht. Allein der Verkehrsbereich konnte keine Reduzierung nachweisen. Dieses liege daran, dass die Autos zwar technisch immer besser geworden sind, aber auch immer größer. Außerdem gebe es immer mehr Autos in den Städten. Man müsse bedenken, dass die Autos die Staus verursachen. Wenn man die Autos anspricht, müsse man sich Gedanken machen, über die Anzahl der Autos. Es gehe nicht um Verbote, sondern darum, für die Menschen dieser Stadt Angebote zu schaffen. Sich darauf zu verlassen, dass der technische Fortschritt zu Verbesserungen führt, könne nicht die Aufgabe eines Lokalpolitikers sein. Die Attraktivität einer Stadt hat etwas mit Aufenthaltsqualität und mit dem Kulturangebot zu tun. Der Modal Split sagt nichts darüber aus, wie viele km mit einem Fahrzeug gefahren werden. Es werden lediglich die Anzahl der Fahrten gemessen. Wenn für die Bereiche von 6-7 km ein gutes Angebot geschaffen wird, könne man Menschen erreichen, dass sie auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Natürlich gebe es Pendler, die auf ihre Autos angewiesen sind. In Freiburg gebe es heute schon nur noch 21 % MIV.

Es gebe also Städte, die deutlich weiter sind. In Bielefeld als Flächenstadt wurde immer nur der Autoverkehr gefördert.

Herr Heißenberg freut sich gemeinsam mit seiner Gruppe, dass man hier etwas für die Zukunftsfähigkeit der Stadt tun könne. Alle Großstädte in Deutschland beschäftigen sich mit dem Thema Mobilitätsstrategien und passen ihre Modal Splits an. Er freue sich ebenfalls, dass man diese Leitziele beschließen könne. Seine Gruppe sei dafür, dass die Bielefelder Verkehrsakteure an den Planungen beteiligt werden. Z.B. die AG Spuren erzeuge ein Wissen, von dem die Stadt profitiert. Wenn die Infrastruktur erneuert wird, müssen die innerstädtischen Verkehre so geleitet werden, dass man auch ohne Lebensgefahr mit dem Rad in der Stadt unterwegs sein kann. Der Straßenraum ist knapp und es müsse gelingen, dass Beste für die Stadt zu erreichen. Er sei sicher, dass die Pendler von dem angestrebten Modal Split profitieren. Wenn mehr Menschen auf das Rad umsteigen, ist mehr Platz auf den Straßen für die Pendler.

Herr Frischemeier hat den Eindruck, dass sich die CDU und FDP bereits in den Wahlkampf verabschiedet haben, weil sie von Bevormundung und Restriktionen reden. Dieses sei schade, weil sie damit aufgehört haben, die Probleme der Stadt ernsthaft zu lösen. Es gehe nicht um Restriktionen, sondern es sollen Angebote für eine Wahlfreiheit geschaffen werden. Wenn man die Wahl hat zwischen einen schlechten Radweg und einer 4-spurigen Straße mit Parkplatz vor der Tür, wird man sich vermutlich für das Auto entscheiden. Es gehe darum, Angebote zu schaffen. Dazu gehöre, dass in den Randbezirken häufig die Busse fahren und dass es gute Radwege in der gesamten Stadt gibt. Es gebe auch Menschen, die sich kein Auto leisten können. Auch für diese müsse man Mobilität sicherstellen. Wenn der Weg zum Bäcker mit dem Rad und nicht mit dem Auto zurückgelegt wird, dann helfe das auch dem Handwerker, der ein Auto weniger auf der Straße findet. Dieses sollten auch der Handelsverband, die IHK und die selbsternannten wirtschaftsnahen Parteien erkennen. Es sollte aufgehört werden, alles schlecht zu reden und er werbe dafür, dem Koalitionsantrag zuzustimmen.

Herr Nettelstroth stellt fest, dass Bielefeld attraktiv und die zweitstärkste wachsende Stadt in NRW ist. Es sei so, dass mehr Menschen auch mehr Mobilität produzieren. Vor 25 Jahren noch sei man von völlig anderen Zahlen ausgegangen. Auch ältere Menschen sind heute viel mobiler, als man es damals noch erwartet hätte. Bielefeld sei das Oberzentrum in OWL und müsse gut erreichbar sein. Gegen eine Mobilitätsstrategie sei generell nichts zu sagen. Diese basiere aber darauf, dass in 10 Jahren ein Ziel erreicht wird. Man sei sicher einig, dass man die Träger, die den sogenannten Umweltverbund darstellen, stärken möchte. In Bielefeld habe man im Vergleich zu anderen Städten mit 14 % einen relativ schwachen ÖPNV. Man müsse sich die Frage stellen, welche Anstrengungen man unternehmen muss, um diese 14 % auf 25 % zu verdoppeln. Man müsse Riesenressourcen aufwenden, um einen entsprechenden ÖPNV-Ausbau voranzubringen. Bei moBiel liegen jetzt schon Defizite um 22 Mio. € vor. Man sei der Auffassung, dass man beim ÖPNV noch etwas herausholen kann, eine Verdoppelung halte er jedoch für unwahrscheinlich. Er habe die große Sorge, dass man über restriktive Maßnahmen versuchen wird, innerhalb von 10 Jahren den Modal Split zu erreichen. Es wird so geschehen, dass die Straßen zurückgebaut werden. Dieses habe konkrete Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit dieser Straßen.

Man wird versuchen aus dem Stau heraus, die Menschen zu zwingen, andere Verkehrsträger zu nutzen. Selbst diese sind nicht in der Lage, andere Verkehre aufzunehmen. In den Hauptverkehrszeiten sei der ÖPNV heute schon kaum in der Lage, den Anforderungen gerecht zu werden. Die Bielefelder kaufen nicht zum Spaß Autos, sondern weil eine Notwendigkeit vorhanden ist. Wenn man nicht will, dass die mindestens 82.000 Einpendler zum Arbeiten und Einkaufen in die Stadt kommen, dann muss man ihnen ein attraktives Angebot machen. Dieses würde bedeuten, dass man Park&Ride ausbaut. Hier ist die Papriakoalition aber auch gegen, weil nach deren Ideologie man dagegen ist, dass die Menschen überhaupt ein Auto haben. Der Einpendler aus Paderborn wird nicht auf sein Fahrzeug verzichten, er wird eher seinen Arbeitsplatz wechseln. Attraktivität einer Stadt bedeutet auch, dass Menschen in die Stadt kommen wollen. Es könne nicht das Ziel sein, dass die Menschen nicht mehr in die Stadt kommen wollen und dass Parkplätze zurückgebaut und Zuwegungen reduziert werden. Man dürfe nicht die letzten Möglichkeiten, die der Handel noch hat, abwürgen. Man sei gut beraten in Verbesserungen zu investieren. Restriktionen werden dazu führen, dass diese Stadt keine positive Entwicklung nehmen wird.

Frau Pape sieht in dem Koalitionsantrag eine einseitige Fixierung gegen den Individualverkehr. Mit dem heute eingereichten Antrag habe man sich viele Gedanken gemacht, wie man Angebote entwickeln kann. Die Ideen aus dem Antrag sollte man gemeinsam aufgreifen. Ein Mobilitätskonzept beinhalte auch die Steuerung der Verkehre und das man überlegt wohin die Verkehre ausweichen können. Dieses habe man in den Koalitionsanträgen vermisst. Sie bitte, die Angebote die im Antrag gemacht werden, ernst zu nehmen und nicht aus der Ideologie heraus abzulehnen.

Herr Vollmer stellt Riesendefizite in der Erschließung des ÖPNV-Systems in ganz OWL fest. In Bielefeld, als Oberzentrum, müsste es ein Regionalschnellbahnsystem geben. Wenn man sich die Investitionen der vergangenen Jahre im Umfeld von Bielefeld ansehe, dann sieht man die A33, die ins Osnabrücker Land gebaut wird. Diese wird dazu führen, dass mehr Autoverkehr nach Bielefeld kommen wird. Durch die im Bau befindliche B66n wird sich vermutlich ebenfalls der Autoverkehr erhöhen. Es gebe eine Planung für eine Ortsumgehung Ummeln. Auch diese wird dazu führen, dass man aus dem Kreis Gütersloh besser mit dem Auto nach Bielefeld kommen kann. Er sehe immer nur Investitionen in den Individualverkehr. Er frage, wo die Investitionen in den ÖPNV sind. Er sehe auch nicht, dass man die Stadtbahnverlängerung nach Sennestadt auf den Weg bekommt.

Herr Julkowski-Keppler bestätigt, dass bisher die Planungen in Bielefeld pro Autoverkehr waren. Der Koalitionsantrag ziele hier auf Veränderung, dass auch die anderen Verkehrsarten in den Fokus genommen werden.

Herr Moss berichtet, dass er in den Bezirksvertretungen häufig gefragt wurde, was passiere wenn man den Modal Split nicht erreicht. Wenn man in 2030 feststelle, dass man nicht 75 % im Umweltverbund erreicht habe, sondern nur 61 %, dann habe man doch trotzdem auf dem Weg viel erreicht. Wenn man jetzt gar nichts mache, wäre das aus Sicht der Fachleute der falsche Weg. Man wolle nicht mit Restriktionen arbeiten, sondern an das Nutzerverhalten appellieren. Im Zuge der Digitalisierung wird

sich die Mobilität verändern.

Frau Steinkröger berichtet aus Senner Sicht. Sie finde es auch vernünftig 3-5 km mit dem Rad zurückzulegen, wenn es gute Wege gibt. Wenn jemand aus der Senne nach Bielefeld möchte, bräuchte er ein vernünftiges ÖPNV-Angebot, dass nicht vorhanden ist. Die Bielefelder müssen praktisch denken. Aus der Sennestadt mit dem Rad in die Innenstadt zur Arbeit sei ziemlich unrealistisch. Man sei in den Randbezirken doch auf das Auto oder auf einen funktionierenden ÖPNV angewiesen.

Herr Fortmeier lässt zunächst über den Antrag (Ds.-Nr. 8263/2014-2020) von CDU, Bielefelder Mitte und FDP abstimmen.

Beschluss:

1. Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt und der Rat beschließt folgende Leitziele einer zukunftsorientierten Mobilitätspolitik:

- (1) Oberstes Ziel der Verkehrsplanung soll es sein durch qualitative Verbesserungen im Rahmen des Umweltverbundes und des Individualverkehrs eine leistungsfähige Infrastruktur für alle Verkehrsarten in Bielefeld vorzuhalten. Dabei sind bei der Entwicklung der zukünftigen Verkehrsplanung technische Innovationen zu berücksichtigen. Restriktive Maßnahmen zur Minderung des Individualverkehrs werden abgelehnt. Die Mobilität der Bielefelderinnen und Bielefelder ist zu verbessern, indem es einfacher wird, sicher, zuverlässig und schnell in unserer Stadt voranzukommen und sie aus der Region zu erreichen. Die kulturellen, wirtschaftlichen, sozialen und bildungsrelevanten Angebote in unserer Stadt sollen besser für alle Nutzer aus Bielefeld und der Region erreichbar werden.**
- (2) Es soll allen Verkehrsteilnehmern überlassen bleiben, welches Verkehrsmittel oder welcher Verkehrsmittel-Mix für ihre persönliche Mobilitätsplanung am besten geeignet sind.**
- (3) Unser Ziel ist die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Mobilitätsangebote in Bielefeld. Dieses Ziel ist jedoch nicht zu erreichen, wenn man sich nur darauf beschränkt den Individualverkehr – der über 50% liegt – alleine durch restriktive Maßnahmen zu reduzieren.**
- (4) Alle Verkehrsträger sind gleichberechtigt und es wird ein faires Miteinander aller Verkehrsteilnehmer ermöglicht. Die Verkehrsplanung erfolgt umweltbewusst und**

berücksichtigt die konkreten ökologischen Auswirkungen von Maßnahmen.

- (5) Bei der zukünftigen Mobilitätsplanung sind die konkreten Auswirkungen auf die Wirtschaft in Bielefeld darzustellen und sämtliche erforderlichen Investitionen und Subventionen transparent darzustellen.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, Maßnahmen auszuwählen, zu priorisieren und zu bündeln, die im Einklang mit dieser Mobilitätsstrategie stehen. Diese sind dann der Politik zur Beratung vorzulegen. Hierbei sind u.a. folgende Eckpunkte zu beachten:

- (1) Erhalt der Leistungsfähigkeit und Fahrbahnsuren auf den wichtigsten Haupt- und Einfallstraßen für den Pendler-, Berufs- und Wirtschaftsverkehr.
- (2) Zur Sicherstellung einer hohen Leistungsfähigkeit ist auf den Bielefelder Hauptverkehrsstraßen an der derzeitigen Geschwindigkeitsregelung von mindestens 50 km/h festzuhalten.
- (3) Verbesserung des fließenden Verkehrs (grüne Wellen, Umgestaltung Kreuzungen, bessere Nutzung des OWD, Einbahnstraßenregelungen).
- (4) Ausreichendes und attraktives Parkplatzangebot in Nähe der Zentren mit Leitsystemen.
- (5) Förderung des ÖPNV Angebots durch eine Taktverbesserung, Aufbau von Tangentialverkehren, Erweiterung durch neue Verkehrsformen (On Demand, Leihfahrradsysteme, Ridesharing) insbesondere in den Randgebieten.
- (6) Erheblicher Ausbau von P+R Parkplätzen, um eine bessere Verknüpfung des Individualverkehrs mit den ÖPNV zu ermöglichen.
- (7) Aktualisierung des langfristigen Plans zum Stadtbahnausbau („MoBiel 2040“).
- (8) Intelligenter Ausbau des Fahrradnetzes durch sinnvolle Ergänzungen von Radwegen und Lückenschluss bestehender Radwege im Radwegenetzplan. Stärkung des Fahrradnetzes durch Grünanlagen als Alltagsrouten und Weiterentwicklung des Fahrradnetzes parallel zu Hauptverkehrsstraßen.
- (9) Gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder so-

wohl in Zentrumsnähe als auch an Endstationen der Stadtbahn und am Bahnhof.

(10) Erarbeitung eines Strategiekonzeptes „Fußverkehr“ unter der Berücksichtigung von u.a. Barrierefreiheit und Fußwegequalität.

dafür: 6 Stimmen
dagegen: 10 Stimmen
- mit Mehrheit abgelehnt -

Anschließend erfolgt die Abstimmung über den Änderungsantrag (Ds.-Nr.: 7957/2014-2020) von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Bürgernahe/Piraten vom 15.01.2019. Hier gibt es unter Punkt 6 eine Ergänzung, die Herr Franz aus dem Beschluss der BV Senne formuliert hat. Dieser Beschluss aus Senne decke auch die Beschlusslagen aus Heepen und Dornberg ab. Die Ergänzung hat folgenden Text:

Alle Stadtbezirke sind in die laufende Planung einzubeziehen und zu beteiligen. Es ist darüber hinaus sicher zu stellen, dass bezirkliche Aspekte der Mobilitätsstrategie in den Bezirksvertretungen beschlossen werden.“

Die BV Senne hatte beschlossen, dass die bezirklichen Aspekte der Mobilitätsstrategie allein in den Bezirksvertretungen beschlossen werden. Dieses werde herausgenommen, weil es auch bezirkliche Aspekte mit Auswirkungen auf die Gesamtstadt gebe und die dann in diesem Ausschuss beschlossen werden müssen.

Beschluss:

- 1. Der Rat beschließt auf der Grundlage des Berichtes „Mobilitätsstrategie Bielefeld“ - einschließlich des dabei zu erarbeitenden Handlungsprogramms – ein nachhaltiges Leitbild für die Entwicklung der Mobilität und des Verkehrsaufkommens in Bielefeld bis zum Jahr 2030. Wesentliche Zielsetzung des Leitbildes ist eine neue Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die Verkehrsträger Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr (Modal Split), um die positiven Effekte der einzelnen Verkehrsarten optimal zu nutzen sowie gesunde Lebens- und Wohnverhältnisse zu gewährleisten.**
- 2. Die Mobilitätsstrategie 2030 legt als übergeordnetes Ziel fest, den Anteil des Umweltverbunds aus Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Personennahverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen auf 75 Prozent zu steigern, mit einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs von 50 auf 25 Prozent.**
- 3. Der Rat beschließt, folgende 6 Leitziele und Handlungsstrategien, die den derzeitigen Stand der verkehrs-, umwelt- und gesellschaftspolitischen Debatte in Bielefeld**

widerspiegeln und den Handlungsrahmen für eine veränderte Mobilitätspolitik im kommenden Jahrzehnt darstellen, mit dem der Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehrsaufkommen bis 2030 auf 75 Prozent gesteigert werden soll:

- Stadt- und Straßenräume lebenswert gestalten
 - Umweltverbund in einem vernetzten Verkehrssystem stärken
 - Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer sicherstellen
 - Erreichbarkeit für Bürger und Wirtschaft in Stadt und Region gewährleisten
 - Verkehrssicherheit erhöhen / „Vision Zero“
 - Negative Wirkungen des Verkehrs auf Gesundheit und Umwelt deutlich reduzieren
4. Wie die vom Rat in dem BYPAD-Verfahren beschlossenen Qualitätsziele für die Radverkehrsförderung sollen die 6 Leitziele und Handlungsstrategien aus der Mobilitätsstrategie bereits bei allen aktuellen und zukünftigen Planungen verbindlich berücksichtigt werden.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie Maßnahmen auszuwählen, zu priorisieren und zu Maßnahmenbündeln zusammenzufassen, eine Öffentlichkeitsbeteiligung zu konzipieren und durchzuführen, ein Monitoring- und Evaluationskonzept zur Fortschrittskontrolle, sowie einem Aktionsplan mit Arbeitsschritten und eine Budgetplanung zu erstellen. Die zur Erarbeitung der vorliegenden Mobilitätsstrategie aufgebaute Arbeitsstruktur aus Projektleitungsteam und Arbeitskreis soll aufrecht erhalten bleiben.
6. Über den Prozess ist regelmäßig in den zuständigen Gremien zu berichten. *Alle Stadtbezirke sind in die laufende Planung einzubeziehen und zu beteiligen. Es ist darüber hinaus sicher zu stellen, dass bezirkliche Aspekte der Mobilitätsstrategie in den Bezirksvertretungen beschlossen werden.*

dafür: 10 Stimmen
dagegen: 6 Stimmen
- mit Mehrheit beschlossen -

-.-.-

600 Bauamt, 11.03.2019, 51-32 27

An

094

zur Kenntnis und ggf. weiteren Veranlassung.
i. A.

Ostermann

.